

Los aborígenes canarios y la navegación

Alfredo
Mederos Martín
Gabriel
Escribano Cobo

Mayurqa
(2005), 30:
849-867

LOS ABORÍGENES CANARIOS Y LA NAVEGACIÓN

Alfredo Mederos Martín*

Gabriel Escribano Cobo**

RESUMEN: A partir de las referencias orales que recogen algunos de los cronistas e historiadores, se plantea la posibilidad de que pudo existir una regresión en la práctica de la navegación entre los aborígenes canarios, por tratarse de excelentes nadadores, practicar regularmente la pesca, realizar grabados rupestres de barcos, y por las escasas referencias que tenemos sobre el conocimiento de canoas o piraguas elaboradas sobre troncos de madera y velas de palma o de balsas de odres de piel hinchados, las cuales realizaban cortos trayectos entre islas vecinas.

PALABRAS CLAVE: Islas Canarias, navegación, canoas de madera, balsas de odres de piel, pesca.

ABSTRACT: Oral references gathered by chroniclers and historians suggest that the practice of navigation among the aborigines of the Canary Islands may have regressed, as they were excellent swimmers, fished on a regular basis, engraved ships in rock, and also because of the few existing references to wooden canoes and palm sails or inflated goatskin rafts, which made short trips between neighbouring islands.

KEY WORDS: Canary Islands, navigation, wooden canoes, inflated goatskin rafts, fishing.

INTRODUCCIÓN

A pesar de que el desconocimiento de la navegación en las Islas Canarias puede sorprender, habida cuenta que se trata de islas que se interviusualizan (fig. 1) y, como poblaciones insulares, sólo por vía marítima se pudo producir su poblamiento, resulta evidente, a partir de los datos que proporcionan los primeros viajeros, conquistadores y historiadores de las islas, que no hay referencias a la existencia de embarcaciones en sus playas y ensenadas, ni de aborígenes pescando usando pequeñas canoas. Este desconocimiento de la navegación ha sido aceptado por casi todos los autores (Álvarez Delgado, 1950: 164; Diego Cuscoy, 1950: 57; Pericot, 1955: 602; Serra Ràfols, 1957: 84 y 1971: 392; González Antón y Tejera, 1981: 39; Navarro, 1983: 92 y 1991: 48), con algunas excepciones (Hooton, 1925: 55; Wölfel, 1932: 29; Martín de Guzmán, 1984: 232, 243 y 1985-86: 30, 32; González Antón *et alii*, 1998: 62).

* Departamento de Prehistoria de la Universidad Complutense de Madrid. Facultad de Geografía e Historia. Ciudad Universitaria. 28040 Madrid. E-mail: <mederos@ghis.ucm.es> & Department of Anthropology, Peabody Museum, Harvard University, 11 Divinity Avenue, Cambridge, Massachusetts, 02138-2019. E-mail: <mederos@fas.harvard.edu>.

** Programa de Doctorado. Departamento de Prehistoria, Antropología e Historia Antigua. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de La Laguna. Campus de Guajara. 38071 La Laguna. Tenerife.

Sin embargo, las fuentes escritas dejan claro que eran excelentes nadadores, «Después de bailar i comer se iban a la mar a nadar, ellas mejor que ellos, y todos juntos se regosijaban (...) Hubo en ellos grandiosos nadadores que acentajaba el menor a el mejor spañol, porque presumían ser buzos de devajo del agua» (Gómez Escudero, 1639-1700/1978: 435), mariscaban abundantemente, pues en Gran Canaria «vivía la gente común que no tenía ganado de que se alimentar, que su principal mantenimiento y sustento era el marisco» (Abreu, 1590-1632/1977: 148) y pescaban regularmente, siendo una actividad incluso con muy buena consideración social pues «era divertimiento de nobles la pesca, y de pobres el ir a mariscar, y Guadarteme fue gran pescador» (Marín de Cubas, 1694/1986: 260), lo que no deja de ser especialmente interesante dado que tanto el Guadarteme como los nobles no realizaban otras actividades económicas como la ganadería o la agricultura.

Sin entrar en la problemática específica de la pesca (Rodríguez Santana, 1996; Mederos y Escribano, 1999 y 2002), de la que es posible que se mencionen zonas de pesquerías en las calmas del Noroeste de Tenerife que podrían remontarse a época aborígen, «Rubín Dunpierrez, vº[ecino], un pedazo de t[ierr]a. lindero con t[ierr]as. de Juan Delgado, q.[ue] es el primer barranco q.[ue] parte con estas t[ierr]as. hasta encima de las pesquerías [¿pesquenerías?] de Afure, q.[ue] puede haber hasta 20 o 25 f.[anegas] aguas vertientes de los Cochillos para barlovento. 11-XI-1513» (Serra Ràfols, 1978: 220), una revisión de los datos disponibles sugiere que quizás nos encontremos ante un proceso de regresión en la navegación interinsular, reactivándose cierto interés con las primeras exploraciones a finales del siglo XIII.

EMBARCACIONES DE CANOAS

Una de las referencias del siglo XIV, cuando se iniciaban los primeros contactos con los navegantes europeos, resulta suficientemente explícita, «no tienen naves ni otro medio para ir de una a otra, a no ser que vayan a nado» (da Recco, 1341/1998: 36).

Sin embargo, como en su momento destacó Hooton (1925: 58; Beltrán, 1971: 154; Mercer, 1980: 17), la existencia en Gran Canaria de sarcófagos labrados en madera permiten suponer la existencia de barcas monóxilas.¹

Actualmente, sólo ha aparecido un ataúd de madera bajo un túmulo del Maizep de Agaete (Barroso, 1999), cuyo uso es citado por Torriani (1592/1978: 114) para la isla. Más preciso incluso es Abreu (1590-1632/1977: 162), quien apunta que «Algunos nobles enterraban en ataúdes de cuatro tablas de tea, y las pilas mucho mayores y de mayores piedras». Aún admitiendo que pudiera ser una tradición tardía, introducida en la isla fruto de los primeros contactos con los navegantes europeos o con los monjes mallorquines que residieron en la isla, esta misma premisa sería aceptable para la posible existencia de pequeñas embarcaciones en dicho periodo.

¹ El Museo Canario, en Las Palmas de Gran Canaria, expone una posible pequeña canoa (fig. 3/2), tal vez amortizada como ataúd, que tiene señales de trabajo de desbaste y un resalte interno, testigo de construcción típico de las técnicas de vaciado de canoas monóxilas, entre un conjunto de tabloneros funerarios procedentes de Acusa (Arteara, Gran Canaria). Aunque no se acepte esta funcionalidad, indica el conocimiento de la tecnología para su fabricación.

En este sentido, un texto renacentista de fines del siglo XVI indica que «hacían barcos de árbol de drago, que cavaban entero, y después le ponían lastre de piedra, y navegaban con remos y con vela de palma alrededor de la costa de la isla [de Gran Canaria]; y también tenían por costumbre pasar a Tenerife y a Fuerteventura y robar» (Torriani, 1592/1978: 113).

Esta referencia a menudo no es aceptada y ha sido relacionada como una cita erudita derivada de las embarcaciones malayas (Serra Ràfols, 1957: 84-85) o las utilizadas por los indios del Caribe (Tejera, 1991: 61).

También podría pensarse que este dato se refiere a un momento tardío, durante el proceso de contacto con los primeros navegantes europeos pero, en ese caso, tendrían que existir más referencias coetáneas al momento de la conquista.

Por lo tanto, quizás sería más lógico interpretarlo como una referencia oral tardía que haría mención a un recuerdo transmitido de padres a hijos sobre un conocimiento antiguo de la navegación que posteriormente se perdió. En este sentido, González Antón *et alii* (1998: 62) han señalado correctamente que no sólo señala una navegación costera, sino también una navegación de altura entre islas.

El texto de Torriani hace mención a tres tipos de navegación que actualmente suelen practicarse a vela: una navegación costera, circundando la isla de Gran Canaria, que pudo facilitar los contactos especialmente en zonas de orografía más abrupta como las costas Norte, Oeste y Suroeste de la isla.

Una navegación desde Fuerteventura a Gran Canaria, que cuenta con una ruta favorable de regreso desde la Península de Jandía, pues la ruta en dirección SW. a NE. hacia Gando (Telde), Maspalomas (San Bartolomé de Tirajana) o El Pajar-Arguineguín (Mogán) tiene vientos favorables del primer cuadrante.

Y una ruta desde Gran Canaria hasta Tenerife, saliendo desde Gáldar, Agaete o Mogán hacia Guadamojete-Radazul (El Rosario), Playa de Chimisay (Güímar), Puerto de Abona (Arico), Montaña Roja (Granadilla) o Punta de Rasca-Los Cristianos (Arona), aprovechando los vientos alisios del Noreste, con un regreso más complicado hacia Gran Canaria, con vientos del Suroeste.

Viniendo de Fuerteventura, durante el segundo viaje de Gadifer de la Salle en 1404, realizó una estancia de 11 días en el puerto de Arguineguín Chico y poblado de Arguineguín (Mogán, Gran Canaria), el cual pudo haber tenido unas 400 casas (Berthelot, 1840-42/1978: 105), donde se refleja que los aborígenes tenían claro conocimiento del uso de las lanchas, «envió Gadifer a la ciudad el bote de la barcaza, para recoger algunas cosas que nos habían prometido; pero ellos nos tendieron una emboscada y asaltaron a nuestras gentes, y pensaban coger nuestro bote; y todos nuestros hombres fueron malamente heridos, y les cogieron los canarios tres barricas llenas de agua y dos remos y un cable, y de repente entraron en la mar para cogerlos. Pero Hannibal, el bastardo de Gadifer, tal como estaba [herido], cogió un remo en su mano y no los dejó acercarse y se largó muy lejos en la mar» (de la Salle, 1404-19/1980: 64).

Pero más claro aún es cuando Jean de Béthencourt (1488-91/1980: 196), nuevamente procedente de Fuerteventura, intentó en Octubre de 1405 un desembarco en el puerto de Arguineguín Chico desde su galera con dos botes y 45 hombres, o quizás más de 200 según Marín de Cubas (1694/1986: 101-103), donde fueron atacados por los canarios y perdieron entre 22 y 60 hombres y lo que es más significativo, uno de los botes, teniendo que retirarse.

GRANDES NADADORES

Su capacidad como nadadores, importante porque refleja que no existía un miedo al mar, no sólo queda reseñado por sus cualidades como pescadores, sino también en episodios heroicos o de combate durante la conquista.

Entre las acciones heroicas podríamos destacar una referente a un aborigen gome-ro, que demostró su valentía luchando contra los tiburones, lo que mereció ser recogido dentro de sus leyendas épicas.

«Hubo en esta isla hombres valientes, cuya memoria en sus cantares dura hasta hoy (...) Principalmente se cuenta deste Gralhegueya que, yendo un día a mariscar, que éste era su mantenimiento, entraron a una peña dentro en la mar nadando; y, crecida la mar, vino un bando de marrajos, que por aquella costa los hay grandes, que no los dejaban salir a tierra; y que este Gralhegueya era de grande cuerpo y fuerza y, determinado, se echó al agua y se abrazó con uno de los marrajos, y ambos se fueron al fondo, dando vueltas, y que lo tuvo fuertemente abrazado; y con los zapatazos que el marrajo con la cola daba, espantó a los demás marrajos y huyeron, y los gomeiros tuvieron lugar de salir a tierra; y, desasiéndose de él, salió también a tierra. Dura la memoria desto hasta hoy» (Abreu, 1590-1632/1977: 81).

Otro episodio de lucha contra los tiburones lo conocemos en una relación anónima de los siglos XVII-XVIII, muy poco divulgada, que refleja un episodio durante la conquista de Tenerife, después de la batalla de La Matanza de Acentejo, tras la cual un grupo de aborígenes de Gran Canaria que luchaban junto a los castellanos contra los guanches, tuvieron que refugiarse en una baja del mar.

«El capitán Mananidra, canario, bajóse a la costa de la mar, y en vna baxa que está cercada de agua, junto a donde auía subçedido la [de]rrota de la Matança, el y la gente de su compañía se hecharon a nado huyendo de los guanches, para guarecerse y escaparse en aquella baja y peñasco, y a la pasada andava nadando en la mar vn pescado que dizen marrajo o tiberón, de veynte picas de cumplido e muy grueso, que thenía como los demás pescados desta manera siete órdenes de dientes muy agudos, a manera de sierra, e hizo daño e mató a la pasada algunos de los soldados de Maninidra, auiendo de bolber a nadando a tierra. De ay a dos días dixo a sus compañeros que los auía sacado de su natural y le pesaba que les hubiese subçedido mal, y le acresçentaba el pesar viendo que aquella bestia fiera marina auía despedaçado y comido algunos de sus compañeros; qué se quería salir a matar con ella, y quel pescado, mientras se ocupaba en despedaçallo a él, podían sus compañeros pasar seguros y en salbo. Hiéndole a la mano sus soldados, y no pudiendo quitalle de su porfía, sé rrebolbió al braço yzquierdo vnos pellejos, vna capa, y con vn puñal en la mano derecha se fue al pescado, y el pescado con grande ympetu y bibeça le arremetió y acometió, y le metió el braço yzquierdo en la boca que trahía abierta ençima del agua y llebó al Maninidra debajo del agua muy rrepentinamente, y con el puñal que llebaba dióle muchas heridas por la barriga y lo mató con mucho ánimo, avnque sus compañeros estaban con gran themor de no verlo más a su capitán, crehiendo que la sangre del pescado con que se theñían las aguas hera de las carnes de su capitán; y alcançada la vitoria de la bestia marina, se olgaron muy mucho, e pasaron el agua nadando sin rriesgo ninguno, con mucho contento del triunfo y victoria alcançada de aquella bestia marina y pescado tan monstuoosso» (Anónimo, 1935: 79-80).

Esta mezcla de grandes nadadores y valentía también la tenían los habitantes de Tenerife, pues durante la conquista «los guanches con gran coraje entraban hasta dentro del agua y serca de las lanchas tras de ellos» (Ovetense, 1639-46/1978: 166).

No obstante, también utilizaban esta habilidad para comerciar, y así, en el puerto de Gando de Gran Canaria, «un gran puerto que está entre Telde y Agüimes (...) el bote se acercaba a la tierra (...) entraban en la mar y venían a la barcaza como antes y traían sus cosas», canjeando sus productos, «les traían abundantes higos y sangre de drago que cambiaban por anzuelos de pesca y por viejas herramientas de hierro y por agujas para coser» (de la Salle, 1404-19/1980: 40).

BARCAS DE ODRES DE PIEL HINCHADOS

Un tercer tipo de referencias hace mención a la navegación interinsular utilizando odres de piel hinchados, de las que tenemos varias leyendas que mantuvo la tradición oral por el carácter excepcional de algunos de estos hechos.

Estos odres inflados no sólo podrían servir como flotadores, atados a la cintura, sino probablemente también se podrían unir varios de ellos con cuerdas hechas de junco o palmera, a modo de balsas que podrían ser válidas en las calmas o en épocas con la mar echada.

De un informante de Los Cristianos y otros del Sur de Tenerife, Béthencourt Alfonso (1912/1991: 65, n. 8 y 1912/1994: 472-473) recogió la referencia a la construcción de balsas «potala» con 7 u 8 odres inflados unidos por correas de malvas, hojas de drago o de palmera, que podían transportar dos o tres personas, una vela cuadrada de pieles entre dos varas verticales paralelas y paletas de madera a modo de remos las cuales, más que para avanzar, servían para enderezar el rumbo a modo de timones, balsas que fueron utilizadas para pescar o escapar de la justicia.

Los odres de piel inflados o «foles henchidos de aire», se obtenían de la piel de machos cabríos grandes, que degollaban y extraían huesos, carne y vísceras por el cuello. Posteriormente, lo adobaban a modo de un zurrón de piel, impermeabilizándolo con resina blanca de pino, sangre de drago y otros productos. Finalmente, los inflaban y ataban sus bocas con cordeles hechos con fibras de malva.

Otro tipo de balsa se preparaba con troncos de tabaiba dulce de 2-3 m. de longitud y 0.50 m. de diámetro, que podían utilizarse bien individualmente, a modo de tronco flotante para pescar, varias entrelazadas como una balsa, o una versión más sofisticada con 2 o 3 «emparillados» de troncos de tabaiba dulce superpuestos en sentido inverso.

Finalmente, menciona una tercera variante de balsa, combinando troncos de tabaiba dulce a los que se le añadían odres de piel inflados para facilitar su flotación.

Las referencias más antiguas hacen mención a contactos entre las islas de Lanzarote y Fuerteventura, a través del canal de la Bocaina, pues entre ambas islas no sólo existía un contacto visual permanente, sino a veces también auditivo, como refleja un episodio de la conquista, pues «en Rubicon (...) Por los tiros que se oieron en Ervania [Fuerteventura], se supo esta llegada» (Marín de Cubas, 1694/1986: 98).

«Del canal que divide las dos islas de Lanzarote y Fuerteventura (...) en su punto más estrecho, que está en frente de Montaña Roja y de la Punta de Mascona, tiene nueve millas; y en el mas ancho, frente al Papagayo, tiene diez (...) No es muy agitado, ni tiene mucho fondo (...) y es de tan pacífica navegación (por más que corra mucho), que hace pocos años, una mujer lo pasó a nado, con ayuda de odres atadas juntas» (Torriani, 1592/1978: 66).

Una mención a un hecho más antiguo, coetáneo con Maciot de Béthencourt durante el siglo XV, que no parece corresponderse con el «hace pocos años» que se menciona a

finis del siglo XVI en Torriani, se recoge en un texto de fines del siglo XVII, «algunas mujeres hubo, que passaron de una ysla a otra en dos odres llenos de aire atados, y puesta de pechos encima. Governando Maciot de Betencourt en Lanzarote, passo a Fuerteventura una madre para que el obispo rogase por un hijo, y librase de la horca como lo consiguio dando dos o tres viages llevando las cartas dentro del odre; En Hierro, y Gomera hubo otras nadadoras» (Marín de Cubas, 1694/1986: 263).

Este texto es doblemente interesante porque hace mención también a contactos entre las Canarias Occidentales, que no están recogidas en otras historias de Canarias de los siglos XVI y XVII, y sólo serán posteriormente recuperadas de la tradición oral a fines del siglo XIX por Béthencourt Alfonso en Tenerife y La Gomera.

En todos los casos, las menciones resultan lógicas y sugieren contactos esporádicos entre islas vecinas, el Sur de Tenerife con La Gomera, La Gomera con El Hierro, o Tenerife con Gran Canaria. Esta relación no sólo es estrictamente geográfica, sino también derivada de una relación visual constante.

Por ejemplo, en Tenerife, sin necesidad de ascender al Teide, un día despejado en las Cañadas permite visualizar perfectamente a La Gomera, El Hierro y La Palma. Descendiendo por la banda Sur y Suroeste, la vista de La Gomera es constante, y a nivel del mar en el Suroeste de Tenerife, desde el antiguo Puerto del Río de Adeje, en la actual Playa de Troya, ya Miñano (1826/1982: 25) recuerda que un día despejado se podían ver las tres islas simultáneamente. Y bajando por la banda noreste hacia La Laguna y Santa Cruz se ve regularmente Gran Canaria. Desde La Gomera la visión de Tenerife, dominada por El Teide, es constante en todo el Norte de la isla, desde el puerto de San Sebastián a nivel del mar hasta los altos de Garajonay. En el Sur y Suroeste de La Gomera, se visualiza a menudo El Hierro, y más excepcionalmente La Palma, mientras se pierde la visibilidad de Tenerife.

La cita más antigua se vincula al mito del conocimiento del fuego, que pasaría de La Gomera a El Hierro, pero en otra leyenda oral que posteriormente recogió Béthencourt Alfonso, ese conocimiento del fuego primero habría llegado desde Tenerife a La Gomera.

Los aborígenes «por muchos años no supieron hazer fuego, enseñoles el fuego ludiendo entre dos palos secos una muger Gomera que vino al Hierro nadando sobre dos odres llenos de aire, y enseñó otras muchas cosas que ellos dicen» (Marín de Cubas, 1694/1986: 158).

Este texto está conectado con otros dos recogidos simultáneamente en el Sur de Tenerife y en La Gomera, a fines del siglo XIX, donde se sugieren dos datos además muy interesantes, el carácter servil de parte de los que practicaban la pesca en Tenerife, «un siervo pescador», al igual que sucedía con la ganadería y la agricultura, y la posible condena a muerte de la mujer, arrojándola al mar, en caso de quedar embarazada sin estar casada, que con variantes ya recogía Marín de Cubas (1694/1986: 263) para Gran Canaria, donde «a la adúltera echavan viva a el mar, o enterraban viva», mientras en Tenerife, en caso de violación «A la doncella descompuesta pena de muerte y a menos que él no quisiese ser su marido lo más ordinario les daban a ella cárcel perpetua» (Sedeño, 1507-1640/1978: 380).

«Cuentan que una joven de la nobleza del tagoro de Archaha, reino de Adeje, llamada Guilda, en vísperas de casarse murió repentinamente su prometido y pasado algún tiempo descubrió con horror que era madre. Desesperada, porque según la ley la arrojarían viva al mar, confióse a un siervo pescador, y convinieron en que la única probabilidad de salvación era ganar la isla de La Gomera sobre una balsa de foles o zurrones. Todo pre-

parado, una noche de tiempo favorable embarcó con gran sigilo por la playa de Troya, no sin ofrecer a su cómplice de que haría una gran hoguera si lograba escapar, pues creían que La Gomera, Palma y Hierro desde la catástrofe, porque nunca vieron fuego de ellas.

Por primera vez se vio a la siguiente noche brillar una luz en La Gomera, dando testimonio de que la fugitiva había abordado la isla.

Al año, acompañada de su esposo, retornó Guilda a Tenerife en otra balsa de foles para ver a su familia. Fue muy festejada y perdonada porque se salvó del mar» (Béthencourt Alfonso, 1912/1991: 62).

Sin embargo, la sorpresa de Béthencourt Alfonso fue grande cuando comprobó una leyenda muy similar en La Gomera, «lo más curioso de dicha tradición tinerfeña es que se completa con otra que hemos recogido en La Gomera. Existe en esta isla, cerca de San Sebastián, la aún llamada Playa de la guancha, porque en tiempos muy remotos apareció por allí una joven de Tenerife embarcada en zurrónes. El acontecimiento conmovió la isla, y llevada ante el rey contó sus desventuras y la causa que le obligó a huir de su tierra: añadiendo que no esperaba encontrar gente porque nunca habían visto fuego. Como los indígenas ignoraban el modo de obtenerlo, les enseñó frotando dos trozos de madera; y fue tal el entusiasmo que el príncipe la tomó por esposa prohibiendo el ser que llevaba en las entrañas. Pasando algún tiempo los esposos fueron a Tenerife, saltando por la Aguja de Teno» (Béthencourt Alfonso, 1912/1991: 62-63).

Es importante señalar que las corrientes marinas favorecen este tipo de contactos. Un buen ejemplo lo conoció directamente G. Glas (1764/1982: 122) en la segunda mitad del siglo XVIII, «Recuerdo haber visto a un hombre en La Orotava, que unos años antes había vivido en La Gomera, en donde había cortejado a una chica y conseguido su consentimiento para casarse con él, pero súbitamente arrepentido de lo que había hecho, aprovechó el primer viento oeste y temerariamente se embarcó en un bote abierto, sin remos, sin velas, ni timón, y se lanzó mar adentro; fue llevado por el viento y los mares durante dos días y dos noches, cuando finalmente llegó cerca de la rocosa playa de Adeje, en Tenerife, en donde habría perecido si no hubiera sido por unos pescadores que al ver su bote fueron a él y lo trajeron a un abrigo seguro».

Otra leyenda de La Gomera, recogida de un leñador en el camino de Lomo Blanco al bosque de El Cedro en Garajonay, ya en el siglo XX, apunta en similar dirección.

«Gara, hija de un pastor rico, estaba enamorada de Jonay, pobre mancebo que cuidaba los rebaños del padre de la muchacha. Algunos dicen que Jonay era del sur de Tenerife y que había llegado a La Gomera, con la ayuda de unos pellejos de cabra hinchados» (Roméu Palazuelos, 1984: 4).

Aún más llamativo es un posible contacto regular entre Tenerife y Gran Canaria que recoge otra leyenda cruzando por mar probablemente desde el Suroeste de Gran Canaria hacia la banda Sureste y Sur de Tenerife, al menceyato de Adexe, y regreso a Gran Canaria desde Anaga en el Noreste de Tenerife.

«Una sobrina del rey Archinife de Adeje, llamada Guajara, era tan notable por su belleza que llegó a oídos del libertino Tauco, primogénito del soberano de la isla de Canaria, que hizo viaje a Tenerife para comprobar lo que pregonaba la fama. La realidad superaba a cuanto le habían dicho y la solicitó por esposa; pero aunque el rey apoyó con calor la demanda, Guajara alegó varios pretextos para rehuir el compromiso. Después de varios viajes de Tauco, descubrió que era rechazado porque existía un rival oculto y favorecido, el tagorero Ucanca, gobernador de esta región y el guerrero más acreditado de su tiempo.

Tauco juró venganza; y como enteró que Guajara acompañada de dos siervas iba con alguna frecuencia a recrearse de los retamales de Afonche, le preparó una celada con algunos de sus vasallos y consiguió sorprenderla y forzarla, huyendo seguidamente a Canaria temeroso de las consecuencias. No retornó Guajara a la corte, sino que se encaminó al gobierno de su amante, para revelar lo sucedido; y Ucanca, lleno de ira, después de ocultar a su prometida en la cueva del Malpaís al amparo de sus hombres de guerra marchó en persecución de Tauco. Cuando llegó a Naga ya su enemigo había partido para Canaria; a cuyo punto se dirigió salvando la distancia, “por parte de foles y por otras andando sobre los arrecifes”» (Béthencourt Alfonso, 1912/1991: 63).

Estos contactos no sólo partían desde Gran Canaria hacia Tenerife, sino que la leyenda también sugiere otros en sentido inverso, desde Tenerife hasta Gran Canaria.

«Pasadas algunas generaciones, un poderoso monarca de la dinastía de los Guajaras tuvo un hijo llamado Binicherque, tan orgulloso, que no teniendo hermanas y no encontrando entre la nobleza de la nación mujer digna de elevarla al trono, puso los ojos en una princesa hija del rey de Canaria; a la que iba a galantear “recorriendo el camino partes andando y parte sobre foles”» (Béthencourt Alfonso, 1912/1991: 63).

En todo caso, algunas de las tradiciones orales, tienen un encuadre histórico concreto, como fue el levantamiento de 1488 contra Fernán Peraza el Mozo y la represión desencadenada contra ellos por Pedro de Vera a inicios de 1489, a petición de Beatriz de Bobadilla, viuda de Fernán Peraza el Mozo, muerto por Pedro Hautacuperche (Abreu, 1590-1632/1977: 247-253).

Era un momento en el que los aborígenes, que convivían con los castellanos en La Gomera, ya eran perfectamente conscientes de la posibilidad de contacto entre ambas islas, pero aún permanecía Tenerife sin conquistar. Además, ya se habían producido expediciones esclavistas desde La Gomera hacia Tenerife y La Palma, con la participación de aborígenes gomeros, como la protagonizada por Guillén Peraza, que murió hacia 1447 en un asalto a La Palma (Abreu, 1590-1632/1977: 107-108).

«La primera medida de éste [Pedro de Vera] fue secuestrar todas las embarcaciones de la isla para que nadie escapara; pero dos de los rebeldes más destacados se aventuraron sobre zurroneos para ganar a Tenerife, como lo consiguieron.

Temiendo que los guanches los mataran se ocultaron en una cueva de la costa de Chío, en Guía [de Isora, Tenerife], aún conocida por ‘Cueva de los Gomeros Alzados’, donde a los dos días los descubrieron comiéndose un cabrito que habían robado. Los guanches, después de enterados, los perdonaron y protegieron.

Esta tradición no sólo es general por Guía sino que la confirman una familia Alvarez, de Chío, descendientes de uno de los dos gomeros, que la conservan de generación en generación» (Béthencourt Alfonso, 1912/1991: 65, n. 6).

En todo caso, para esta referencia de La Gomera, no debemos olvidar que en Tenerife, a los pocos años de la conquista de la isla, un Acuerdo del Cabildo de Tenerife de 22 de Septiembre de 1508 señala que ya se fabricaban barcas y barcos de pesca pues «como son los pescadores de esta isla y se abastecen de ella en todo lo necesario y aquí hacen las barcas y barcos en que pescan. Se acuerda que no se saque pescado de la isla» (Serra y de la Rosa, 1952: 16).

LA PRIMERA IMAGEN SOBRE LOS EUROPEOS: LOS GRABADOS DE SUS BARCOS

Desde el inicio del descubrimiento, exploración, razzías y conquista de las Islas Canarias, a partir del siglo XIII, existió una progresiva renovación de las embarcaciones, tanto entre los tipos que frecuentemente visitaban nuestras costas como entre aquellos que posteriormente estuvieron dedicados al comercio interinsular. En los siglos XIII y XIV habían galeras, cocas y naos. En el siglo XV, naos y carabelas. En el siglo XVI destacaron la carabela, carabelón, fusta, fragata y bergantín. En el siglo XVII continuó la carabela, pero apareció con más asiduidad la nao, patache y saetía. En el siglo XVIII se mantuvo aún la carabela, pero se impusieron las fragatas y bergantines, y surgieron tipos nuevos como la gabarra y la urca. Finalmente, en el siglo XIX, pese a la continuidad de la fragata y la gabarra, dominaron el bergantín goleta, el bergantín redondo, la goleta y la bricarca, especialmente en la segunda mitad del siglo.

Algunas de estas embarcaciones fueron divisadas y grabadas por los aborígenes o sus descendientes desde lugares de gran visibilidad, bien puntos muy dominantes a nivel geográfico, caso de montañas, peñas o morros, desde donde también se apreciaba mejor el tráfico marítimo y se controlaba la llegada de razzías esclavistas, o posteriormente, los ataques piráticos, o bien desde puntos menos destacados, pero que tienen una buena visibilidad, caso de barrancos e interfluvios, cuyas desembocaduras fueron habitualmente utilizadas como lugares de aguada y desembarco.

La toponimia puede señalarnos su presencia, caso de Morro de la Galera (Puerto del Rosario, Fuerteventura) (de León *et alii*, 1985: 23), Pico Naos (Yaiza, Lanzarote) (de León *et alii*, 1982: 85) o Lomo Galión (San Sebastián, La Gomera) (Navarro, 1996: 283-284, fig. 19-20), aunque existen muchos topónimos afines que aún no han aportado evidencias, como el Barranco y la Degollada de la Galera (Fuerteventura) o Lomo Galión (La Palma).

Sin embargo, existen también grabados de barcos que podrían ser de una cronología anterior al siglo XIII, de plena época aborígen, como sucede claramente con los *hippoi* de El Cercado (Garafía, La Palma) (Fig. 2) (Martín Rodríguez y Pais, 1996; Mederos y Escribano, 1997 y 1999), los barcos de La Baranda (El Sauzal, Tenerife) (Mederos, Valencia y Escribano, 2003), las dos embarcaciones de Barranco Hondo (Candelaria, Tenerife) (Atoche y Ramírez, 2001), que combinan un barco a remo para explorar la costa con otra embarcación redonda de transporte, tal como son mencionados en el periplo de Eudoxo de Cíciro, quien dispuso en su cuarto viaje por la costa norteafricana de un pentecontoro de 50 remos y un navío de transporte (Str., II, 3, 4; Mederos y Escribano, e.p.), grabados situados en una zona desde donde se visualiza el puerto de Guadamojete (Candelaria), del que proceden dos ánforas romanas (Escribano y Mederos, 1996), o el barco del barranco de Adonay (Santa Cruz de Tenerife) (Fig. 3/1) que presenta un posible tajamar en su casco.

CONCLUSIONES

Resulta complejo evaluar esta información sin una adecuada contrastación arqueológica, pero esta alternativa tampoco es fácil pues tanto las embarcaciones en madera de drago u otras, como las balsas de odres de piel, por su carácter orgánico, hacen casi imposible su conservación.

Parte de estas referencias, y en particular las que conocemos de Marín de Cubas sobre la transmisión del fuego de La Gomera a El Hierro, han sido valoradas por Tejera (1991: 59-62) como mitos culturales de origen del fuego, mientras que las de Torriani sobre la navegación entre Lanzarote y Fuerteventura en odres de piel o la canoa de madera de drago que iba desde Gran Canaria a Fuerteventura o Tenerife, las considera alusiones inconexas que deben ocultar mitos mal transmitidos.

Sin embargo, creemos que es posible una explicación alternativa. La reiteración sobre algún tipo de navegación en las fuentes orales que consultaron Marín de Cubas y Bethencourt Alfonso merece una reconsideración.

La existencia de sarcófagos labrados en madera en Gran Canaria supone la capacidad de fabricar barcas monóxilas (fig. 3/2). Y la referencia en Torriani (1592/1978: 113) de que «hacían barcos de árbol (...) que cavaban entero» habla en este mismo sentido sobre la posible presencia de algún tipo de piragua o canoa que, fruto de un proceso de progresivo aislamiento de las islas de varios siglos, implicó una regresión de la navegación interinsular, hasta que se reactivó nuevamente cierto interés entre los aborígenes con los primeros contactos con los marinos europeos a finales del siglo XIII d.C.

Las leyendas orales que podrían remontarse a época aborígen, con el uso de balsas de odres de piel hinchados, hablan precisamente de las rutas marítimas más probables. Sur de Tenerife-La Gomera y estrecho de la Bocaina entre Lanzarote y Fuerteventura, hoy transitadas regularmente por líneas de ferrys, junto al trayecto más complejo entre La Gomera-El Hierro.

Las tres rutas de navegación que menciona el texto de Torriani (1592/1978: 113) realizadas por aborígenes de Gran Canaria, aprovechando el uso de velas de palmas, coinciden con tres de las mejores y más frecuentadas rutas de navegación a vela actuales. Una de circunnavegación a Gran Canaria, que pudo facilitar los contactos en zonas de orografía abrupta de la isla como el Norte, Oeste y Suroeste. La ruta de ida hacia Fuerteventura por el Norte hacia la Bocaina, y vuelta desde la Península de Jandía en el Sur, aprovechando los vientos en dirección SW.-NE. hacia el SE.-S.-SW. de Gran Canaria. Y la ruta entre Gran Canaria y Tenerife, saliendo desde la fachada NW.-W.-SW. de Gran Canaria para alcanzar el SE. o Sur de Tenerife, que hoy refleja la ruta de ferrys entre Agaete y Santa Cruz de Tenerife.

Por otra parte, si se acepta el carácter aborígen de parte de los grabados rupestres que conocemos en las Islas Canarias, algunos anteriores a la conquista como los de El Cercado en Garafía, La Palma (Fig. 2) (Martín Rodríguez y Pais, 1996: 309-310; Mederos y Escribano, 1997 y 1999), pero mayoritariamente coetáneos al proceso de descubrimiento, exploración, razzías y conquista de las islas (Escribano *et alii*, 1997), y teniendo en cuenta que aparentemente existía en Tenerife una denominación aborígen específica para los navíos, *guijon*, según Abreu y Galindo (1590-1632/1977: 292-293; Marín de Cubas, 1694/1986: 280), debió existir cierto conocimiento sobre las posibilidades que suponía la navegación.

No obstante, la visión y valoración de los barcos debió ser ambivalente, asociándose positivamente a la posibilidad de canjear productos con sus tripulaciones o a poder salir de la isla, pero también, simultáneamente, como una amenaza por el riesgo de razzías esclavistas y de ganado durante las escalas para aprovisionamiento y aguada.

Finalmente, el progresivo goteo de algunos hallazgos de obsidiana en La Gomera (Navarro, 1997: 472), aparentemente procedentes de la isla de Tenerife ya que aún no se han localizado afloramientos de obsidiana en La Gomera, permite abrir la posibilidad de

confirmar arqueológicamente contactos marinos entre los habitantes de las islas de Tenerife y La Gomera cuando se publiquen en detalle sus contextos.

En todo caso, la excelente adaptación de los aborígenes al mar, «ybanse a nadar ellos y ellas, que nadaban como peses» (Matritense, 1525-1700/1978: 252) y la práctica regular de la pesca, también sugiere que quizás en un próximo futuro pueda haber interesantes novedades, y un buen test podría ser si se encontraran en el futuro hábitats aborígenes estacionales en islotes como La Graciosa, en relación con Lanzarote, o Lobos, en conexión con Fuerteventura, donde además podrían beneficiarse de la caza de las focas monje y pardelas, aunque estos dos islotes tenían el inconveniente de no disponer de agua potable para permitir una ocupación humana permanente.

BIBLIOGRAFÍA

- ABREU Y GALINDO, A. de (1590-1632/1977): *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*. En A. Cioranescu (ed.). Goya Ediciones. Tenerife.
- ÁLVAREZ DELGADO, J. (1950): «La navegación entre los canarios prehispánicos». *Archivo Español de Arqueología*, 23: 164-174.
- ANÓNIMO (1935): «Una relación inédita de las Islas Canarias». *El Museo Canario*, 6: 70-80.
- ATOCHÉ, P. y RAMÍREZ, M^a. A. (2001): «Canarias en la etapa anterior a la conquista bajomedieval (circa s. VI a.C. al s. XV d.C.): colonización y manifestaciones culturales». En M. de los R. Hernández Socorro (eds.): *Arte en Canarias (siglos XV-XIX). Una mirada retrospectiva*. Dirección General de Cultura. Gobierno de Canarias. Madrid-Tenerife: 43-95.
- BARROSO CRUZ, V. (1999): «Excavación de urgencia en el espacio que ocupó la necrópolis tumular del Maipes de Abajo en el Puerto de las Nieves (Agaete, Gran Canaria)». *Investigaciones Arqueológicas en Canarias*, 6: 399-422.
- BELTRÁN MARTÍNEZ, A. (1971): *Los Grabados del Barranco de Balos (Gran Canaria)*. El Museo Canario-Patronato Jose M^a. Quadrado del C.S.I.C. Zaragoza-Las Palmas.
- BERTHELOT, S. (1840-42): *Histoire Naturelle des Îles Canaries*. Tome I. Partie 1. *Ethnographie. Annales de la Conquête*. Béthune et Plon. Paris.
- BERTHELOT, S. (1840-42/1978): *Etnografía y Anales de la Conquista de las Islas Canarias*. Goya. Tenerife.
- BÉTHENCOURT ALFONSO, J. (1912/1991): *Historia del Pueblo Guanche. I. Su origen, caracteres etnológicos, históricos y lingüísticos*. M. A. Fariña (ed.). Francisco Lemus editor. La Laguna.
- BÉTHENCOURT ALFONSO, J. (1912/1994): *Historia del Pueblo Guanche. II. Etnografía y Organización socio-política*. M. A. Fariña (ed.). Francisco Lemus editor. La Laguna.
- DIEGO CUSCOY, L. (1950): «El determinismo geográfico y la habitación del aborigen de las Islas Canarias». *Actas y Memorias de la Sociedad Española de Antropología, Etnografía y Prehistoria*, 25: 17-58.
- ESCRIBANO, G. y MEDEROS, A. (1996): «¿Ánforas romanas en las Islas Canarias? Revisión de un aparente espejismo histórico». *Tabona*, 9: 75-98.
- ESCRIBANO, G.; MEDEROS, A. y CHINEA, D. (1997): «Representaciones de barcos, en soporte rupestre, de las Islas Canarias (España)». *Eres (Arqueología)*, 7 (1): 39-53.
- GLAS, G. (1764): *The History of the Discovery and Conquest of the Canary Islands: Translated from a Spanish Manuscript, lately found in the Island of Palma. With an Enquiry into the Origin of the Ancient Inhabitants. To which is added, A Description of the Canary Islands, including The Modern History of the Inhabitants, And an Account of their Manners, Customs, Trade, & C. R. and J. Dodsley & T. Durham*. London.
- GLAS, G. (1764/1982): *Descripción de las Islas Canarias 1764*. C. Aznar (ed.). Fontes Rerum Canariarum, 20. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna.

- GÓMEZ ESCUDERO, P. (1639-1700/1978): *Libro Segundo. Prosigue la conquista de Canaria*. En F. Morales Padrón (ed.): *Canarias: crónicas de su conquista*. Ayuntamiento de Las Palmas-Museo Canario. Sevilla-Las Palmas: 383-468.
- GONZÁLEZ ANTÓN, R.; ARCO, M^a. C. del; BALBÍN, R. de y BUENO, P. (1998): «El poblamiento de un Archipiélago Atlántico: Canarias en el proceso colonizador del primer milenio a.C.». *Eres (Arqueología)*, 8 (1): 43-100.
- GONZÁLEZ ANTÓN, R. y TEJERA, A. (1981): *Los aborígenes canarios*. Colección Minor 1. Universidad de La Laguna. La Laguna.
- HOOTON, E. A. (1925): *The ancient inhabitants of the Canary Islands*. Harvard African Studies, 7. Peabody Museum of Harvard University. Cambridge, Massachussets.
- LEÓN, J. de; HERNÁNDEZ CURBELO, P. y ROBAYNA, M. A. (1982): «Los grabados rupestres de la Peña del Conchero: nueva aportación a la Prehistoria de la isla de Lanzarote». *El Museo Canario*, 42: 83-97.
- LEÓN, J. de; PERERA, M^a. A.; ROBAYNA, M. A. y HERNÁNDEZ CAMACHO, P.: (1985): «Los grabados rupestres de Lanzarote y Fuerteventura. Nuevos hallazgos y clasificación». *San Borondon*, 5: 21-23.
- MARÍN DE CUBAS, T. (1694/1986): *Historia de las siete islas de Canaria*. En A. de Juan Casañas, M^a. Régulo y J. Cuenca (eds.). Real Sociedad Económica de Amigos del País. Las Palmas.
- MARTÍN DE GUZMÁN, C. (1984): *Las culturas prehistóricas de Gran Canaria*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid-Las Palmas.
- MARTÍN DE GUZMÁN, C. (1985-86): «Los problemas de la navegación pre y protohistórica en el mar de Canarias y la fachada Atlántico-Sahariana». V *Coloquio de Historia Canario-Americana* (Las Palmas, 1982). Vol. 4. *Coloquio Internacional de Historia Marítima*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid-Las Palmas: 25-144.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, E. M. y PAIS, J. F. (1996): «Las manifestaciones rupestres de La Palma». En A. Tejera y J. Cuenca (eds.): *Manifestaciones rupestres de las Islas Canarias*, Dirección General de Patrimonio Histórico. Gobierno de Canarias. La Laguna-Tenerife: 299-359.
- MATRITENSE (1525-1700/1978): *Conquista de las siete islas de Canarias*. En F. Morales Padrón (ed.): *Canarias: crónicas de su conquista*. Ayuntamiento de Las Palmas-Museo Canario. Sevilla-Las Palmas: 229-257.
- MEDEROS, A. y ESCRIBANO, G. (1997): «Indicios de navegación atlántica en aguas canarias durante época aborígen». *Revista de Arqueología*, 194: 6-13.
- MEDEROS, A. y ESCRIBANO, G. (1999): «Pesquerías gaditanas en el litoral atlántico norteafricano». *Rivista di Studi Fenici*, 27 (1): 93-113.
- MEDEROS, A. y ESCRIBANO, G. (2002): *Fenicios, púnicos y romanos. Descubrimiento y poblamiento de las Islas Canarias*. Estudios Prehispánicos, 11. Dirección General de Patrimonio Histórico. Gobierno de Canarias. Madrid.
- MEDEROS, A. y ESCRIBANO, G. (e.p): «Los periplos de Eudoxo de Cízico en la Mauretania atlántica». *Gerión*, 22 (1), 2004.
- MEDEROS, A.; VALENCIA, V. y ESCRIBANO, G. (2003): *Arte Rupestre de la Prehistoria de las Islas Canarias*. Estudios Prehispánicos, 13. Dirección General de Patrimonio Histórico. Gobierno de Canarias. Madrid.
- MERCER, J. (1980): *The Canary Islanders. Their prehistory conquest and survival*. Rex Collings. London.
- MIÑANO, S. de (1826/1982): *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal*. Cooperativa Litográfica. Tenerife.
- NAVARRO MEDEROS, J. F. (1983): «El poblamiento humano de Canarias». En M. Baez, T. Bravo y J. F. Navarro (eds.): *Origen y poblamiento de las Islas Canarias*. Queimada Ed. Madrid: 85-96.
- NAVARRO MEDEROS, J. F. (1991): «El poblamiento prehistórico». *Historia de Canarias. I. Prehistoria-Siglo XV*. Valencia-Las Palmas: 41-60.
- NAVARRO MEDEROS, J. F. (1996): «Las manifestaciones rupestres de La Gomera». En A. Tejera y J. Cuenca (eds.): *Manifestaciones rupestres de las Islas Canarias*. Dirección General de Patrimonio Histórico, Gobierno de Canarias. La Laguna-S/C de Tenerife: 253-297.

- NAVARRO MEDEROS, J. F. (1997): «Arqueología de las Islas Canarias». *Espacio, Tiempo y Forma. Serie I. Prehistoria y Arqueología*, 10: 447-478.
- ONRUBIA PINTADO, J. (1997): «Des marins de fortune aux fortunés il y a trois mille ans? Quelques considerations sur le bassin de Tarfaya (Sahara Nord-Atlantique) à l'aube du premier millénaire av. J.-C. et le problème de la colonisation de l'archipel canarien». *Antiquités Africaines*, 33: 25-34.
- PERICOT GARCÍA, L. (1955): «Algunos nuevos aspectos de los problemas de la Prehistoria canaria». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 1: 579-619.
- RECCO, N. da (1341/1998): *De Canaria y de las otras islas nuevamente halladas en el Océano allende España (1341)*. A través del tiempo, 16. Ediciones J.A.D.L. La Laguna-La Orotava: 31-39.
- RODRÍGUEZ SANTANA, C. G. (1996): *La pesca entre los Canarios, Guanches y Auaritas. Las ictiofaunas arqueológicas del Archipiélago Canario*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid-Las Palmas.
- ROMÉU PALAZUELOS, E. (1984): «Tradiciones gomeras. Gara y Jonay, los amantes, la montaña y la muerte». *El Día*, Santa Cruz de Tenerife, 2-9-1984: 4.
- SALLE, G. de la (1404-19/1980): *Le Canarien. Crónicas francesas de la conquista de Canarias. Texto G*. En A. Cioranescu (ed.). Cabildo Insular de Tenerife. Tenerife: 13-67.
- SEDEÑO, A. (1507-1640/1978): *Brebe resumen y historia muy verdadera de la conquista de Canaria*. En F. Morales Padrón (ed.): *Canarias: crónicas de su conquista*. Ayuntamiento de Las Palmas-Museo Canario. Sevilla-Las Palmas: 343-381.
- SERRA RÀFOLS, E. (1978): *Las Datas de Tenerife (Libros I a IV de datas originales)*. Fontes Rerum Canariarum, 12. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna.
- SERRA RÀFOLS, E. (1957): «La navegación primitiva en los mares de Canarias». *Revista de Historia Canaria*, 23 (119-120): 83-91.
- SERRA RÀFOLS, E. (1971): «La navegación primitiva en el Atlántico africano». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 17: 391-399.
- SERRA, E. y ROSA, L. de la (1952): *Acuerdos del Cabildo de Tenerife*. Vol. II, 1508-1513. Fontes Rerum Canariarum, 5. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna.
- TEJERA GASPAR, A. (1991): *Mitología de las culturas prehistóricas de las Islas Canarias*. Lección inaugural del curso académico 1991-1992. Universidad de La Laguna. La Laguna.
- TORRIANI, L. (1592/1978): *Descripción e historia del reino de las Islas Canarias antes Afortunadas, con el parecer de sus fortificaciones*. En A. Cioranescu (ed.). Goya Ediciones. Tenerife.
- WOLFEL, D. J. (1932): «Informe sobre un viaje de estudio a los archivos de Roma y España para ilustrar la historia primitiva de las Islas Canarias, realizado bajo los auspicios de la Österreichsch-Deutsche Wissenschaftshilfe». *Revista de Historia Canaria*, 5: 25-29.

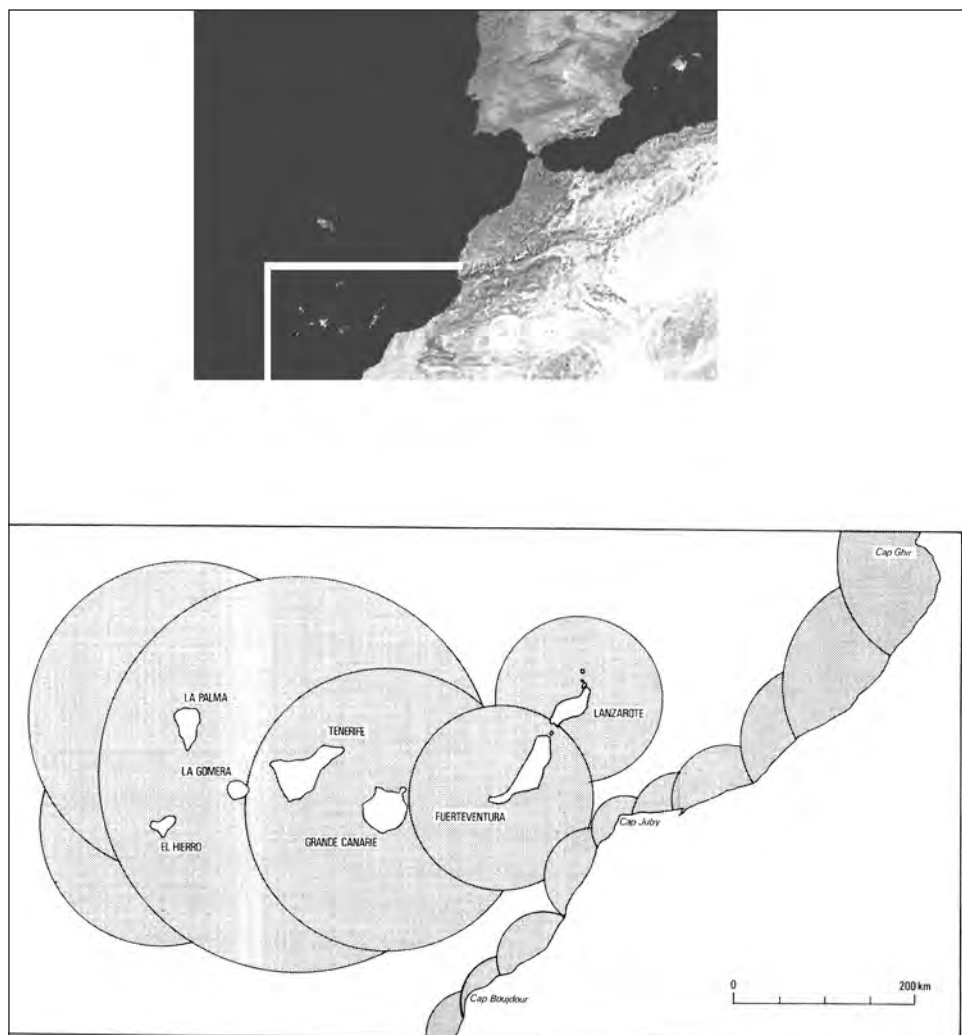


Fig. 1. Intervisibilidad entre las diferentes Islas Canarias y la costa africana (según Onrubia, 1997).

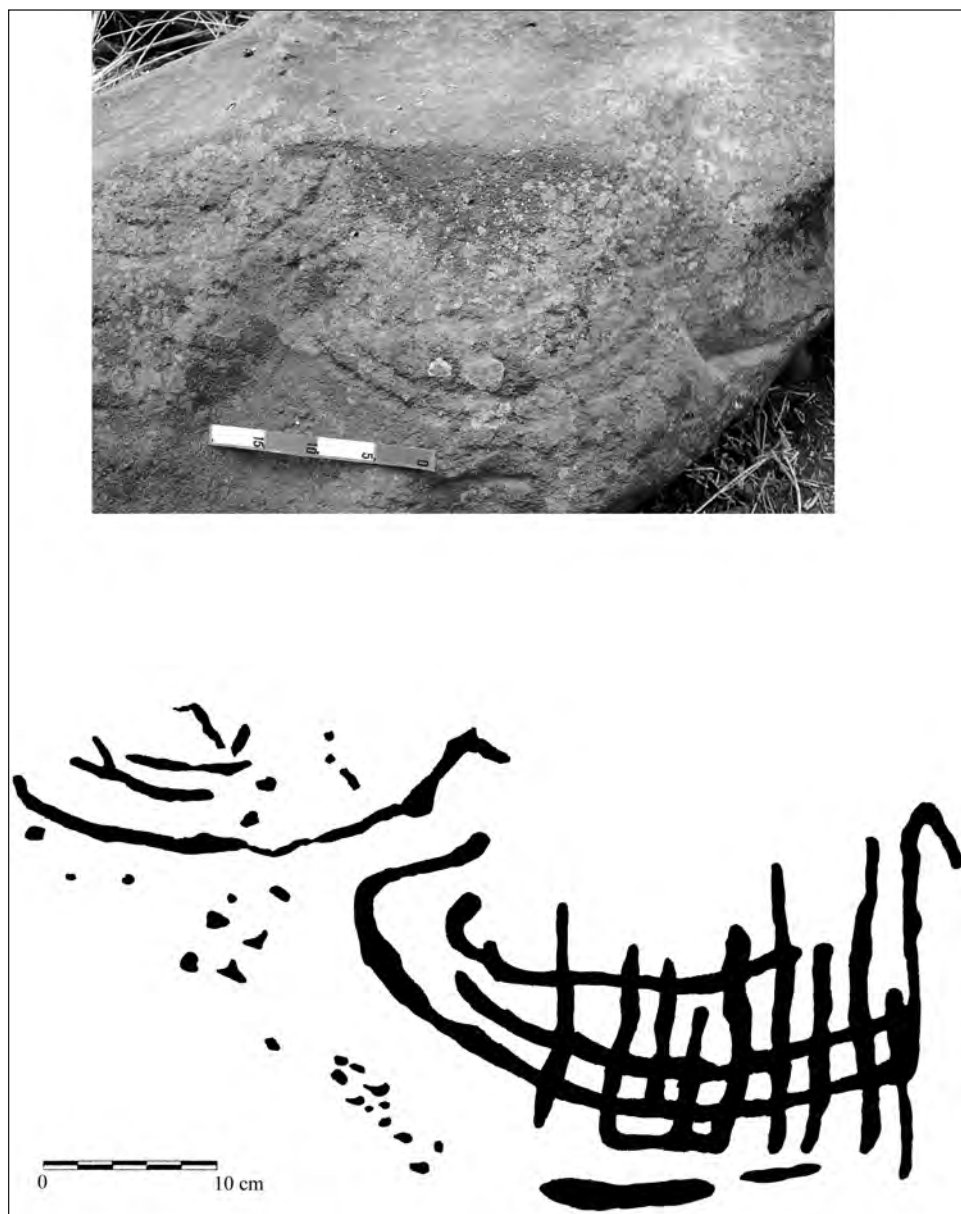


Fig. 2. Grabados de *hippoi* de El Cercado (Garafía, La Palma) (Mederos y Escribano, 1997 y 1999).

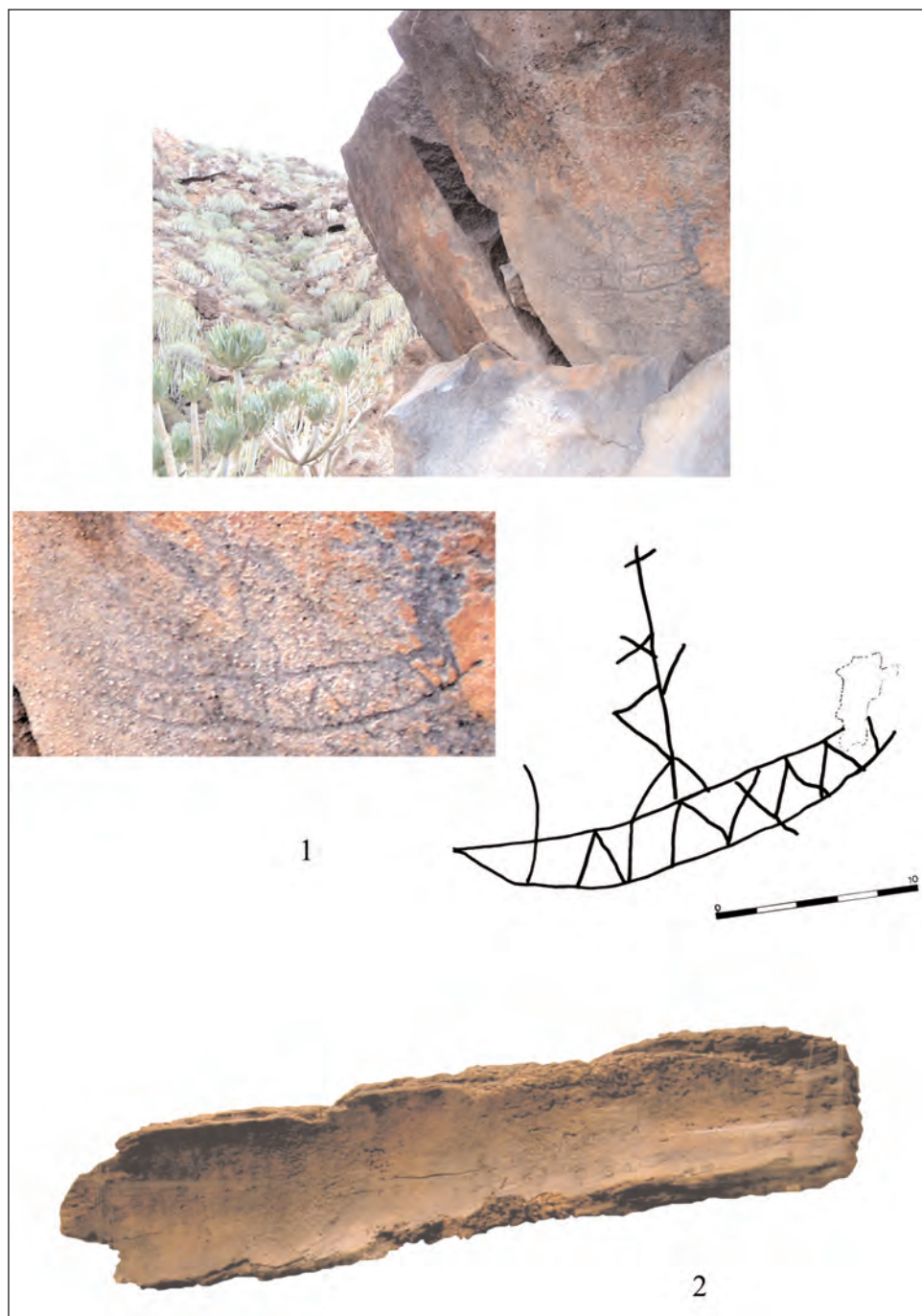


Fig. 3. (1) Grabado de barco en la margen izquierda del Barranco de Adonai (Santa Cruz de Tenerife, Tenerife), muy próximo a la costa, orientado hacia el mar. (2) Posible canoa monóxila, con señales de trabajo y resalte interno de vaciado, posteriormente reutilizada como ataúd o tablón funerario de Acusa (Arteara, Gran Canaria) en El Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria.

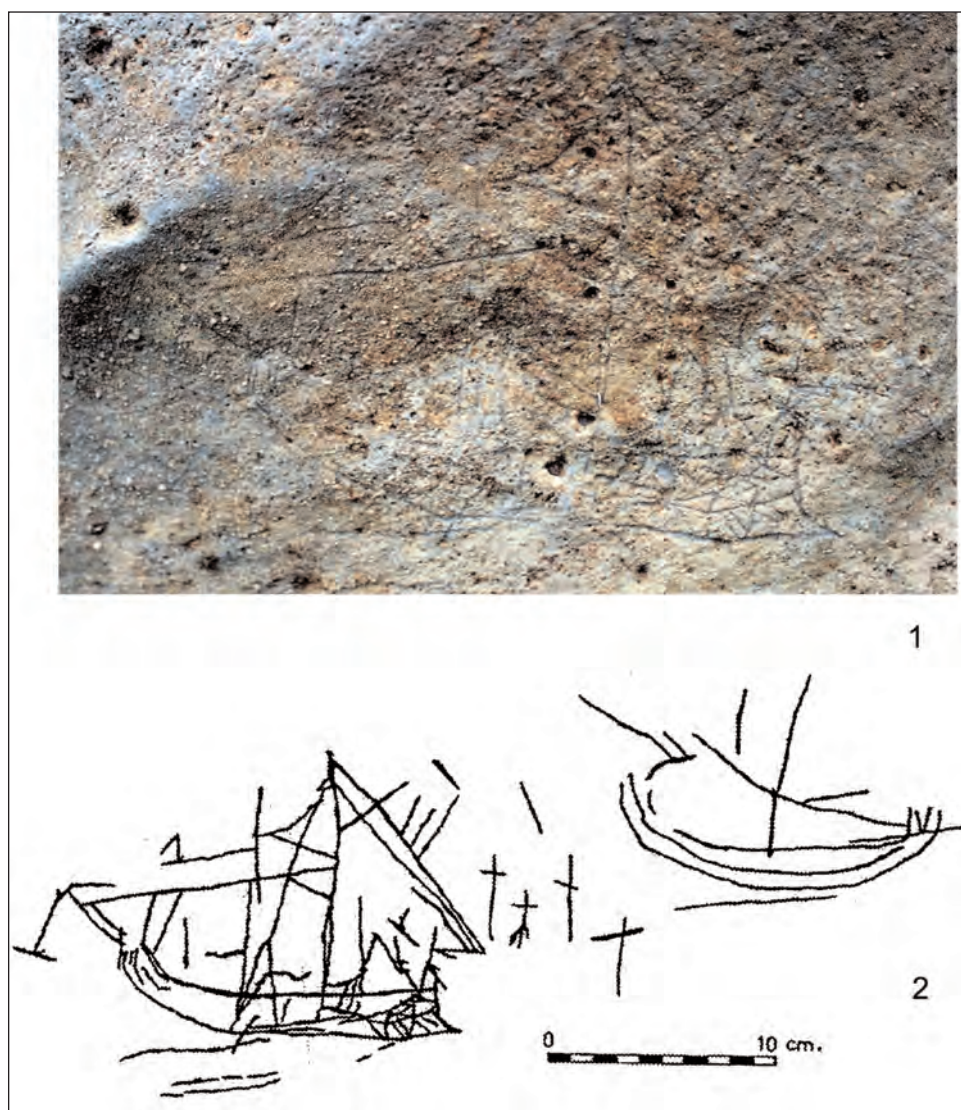


Fig. 4. Grafito del Barranco Hondo en La Laguna, Tenerife, (2) y (1) detalle del barco mayor (foto según Mederos y dibujo según Atoche).